

Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°8 Juin 2010



Conseil Economique et Social de Picardie

Adopté à l'unanimité par le Bureau du 1er juin 2010

Composé de 74 membres issus de la société civile, le Conseil Economique et Social Régional de Picardie est la deuxième assemblée régionale. Cette institution indépendante est un lieu de débat et de proposition. A travers ses rapports, ses avis, ses prises de position, c'est l'expression de la société civile organisée qui se fait entendre. Par sa capacité d'analyse et son expertise collective, elle apporte une vision partagée sur les perspectives et l'orientation des politiques régionales.

Conseil Economique et Social Régional de Picardie
11, Mail Albert 1er BP2616 - 80026 Amiens Cedex 1
Tel : 0322973734 - Fax : 0322973886 - Site : www.cesr-picardie.fr

Simple d'un point de vue technique, modeste en termes de coût et de délai de réalisation, le projet « Roissy-Picardie » a pourtant la capacité de structurer et d'irriguer, largement et durablement, le territoire picard.

La création de ce barreau de quelques kilomètres, qui permettra de relier Amiens et Creil à la gare TGV Roissy Charles-De-Gaulle, sur lequel pourront circuler des TGV et des TER, constitue un maillon essentiel du développement futur de la Picardie. Elle sera ainsi en mesure, à l'horizon 2020, de :

- bénéficier de relations directes avec les régions de l'Est, de l'Ouest et du Sud de la France et de disposer d'un éventail de destinations plus large à partir de la gare TGV Roissy Charles-De-Gaulle ;
- diffuser les effets de la grande vitesse sur l'ensemble de son territoire par l'intermédiaire du réseau ferroviaire régional ;
- se doter d'une nouvelle porte internationale dont l'image sera associée à celle d'Amiens, capitale régionale, et Creil, première gare picarde ;
- favoriser l'accès à la plateforme aéroportuaire de Roissy aux picards qui y travaillent quotidiennement.



Pour un accès réel et facilité de l'ensemble de la Picardie au réseau national et européen à grande vitesse

Renforcer l'ouverture, l'attractivité et la compétitivité de la Picardie

Traversée par des infrastructures routières et ferroviaires majeures (A1 et LGV Paris-Lille), d'échelle nationale et internationale, la Picardie n'en tire pas pour autant de retombées significatives.

Cette situation est le résultat de décisions et de choix stratégiques passés. Ces infrastructures, réalisées afin de relier en priorité Paris aux différents pôles du Nord de la France et de l'Europe, se sont déployées à l'écart des principaux centres urbains picards, et notamment d'Amiens, Beauvais et Saint Quentin. Cet état de fait a contribué à limiter et pénaliser très fortement le développement des différents pôles régionaux.

La Picardie est à ce jour très mal desservie par la grande vitesse. La gare TGV Haute-Picardie est encore aujourd'hui l'unique gare d'arrêt TGV que compte la région. Construite en dehors de tout pôle urbain, déconnectée du réseau classique, disposant d'une offre de desserte limitée, cette gare ne peut de surcroît apporter de réponse à la hauteur des enjeux actuels en matière de grande vitesse.

S'inscrivant dans une dynamique de maillage, le projet « Roissy-Picardie » peut renverser cette situation.

Offrir aux picard(e)s un service de qualité, conforme aux exigences actuelles en matière de mobilité

Le projet « Roissy-Picardie » permet à partir d'Amiens, Creil, et potentiellement d'autres villes picardes, de disposer de dessertes de TGV directes vers l'Est (Strasbourg), l'Ouest (Rennes, Nantes, Bordeaux) et le Sud (Lyon, Montpellier, Marseille, Nice) de la France, mais aussi de tout l'éventail de destinations proposé à partir de la gare TGV Roissy Charles-De-Gaulle.

Les gains de temps vers les autres métropoles régionales sont estimés en moyenne à 30-40 minutes. Les ruptures de charges sont presque entièrement gommées, les voyageurs n'étant plus tenus d'effectuer

un changement à Paris quelle que soit leur gare de départ. Les Personnes à Mobilité Réduites voient également leurs conditions de transport mieux assurées. Des liaisons directes ou des correspondances en gare TGV Roissy Charles-De-Gaulle seront proposées. Plus rapide, plus pratique, plus confortable, le service en sera sensiblement amélioré.

Irriguer l'ensemble du territoire et ouvrir la grande vitesse au plus grand nombre

Le projet « Roissy-Picardie » permet de diffuser la grande vitesse sur l'ensemble du territoire régional, et même au-delà, via le réseau ferroviaire régional et interrégional, à partir des étoiles ferroviaires d'Amiens (vers Abbeville, Boulogne / Albert, Arras) et de Creil (vers Beauvais, Pontoise, Persan Beaumont / Compiègne, Saint Quentin) grâce à un cadencement qui devra être optimisé entre TER et TGV. Cette dimension du projet est essentielle.

Certains projets interrégionaux se verront aussi confortés. L'électrification de la ligne Amiens-Boulogne devrait notamment permettre de faire circuler des TGV au-delà d'Amiens.

Cette interconnexion entre le réseau classique et le réseau LGV est également un moyen de renforcer le report modal de la route vers le fer, en favorisant l'intermodalité avec les autres modes de transport collectif. En plus de l'offre TER, des solutions de rabattement en transports collectifs sont proposées en gares d'Amiens et de Creil, ainsi que dans un certain nombre de gares picardes. La gare TGV Haute Picardie n'est accessible que par la route, et seul un service de navettes avec Amiens et Saint-Quentin est proposé.

C'est aussi une manière de s'appuyer sur les atouts de la région qui dispose d'un réseau ferroviaire dense, et avec Amiens et Creil, de nœuds ferroviaires stratégiques. C'est également un moyen de conforter et de valoriser la politique volontariste menée par le Conseil Régional de Picardie en matière de transport ferroviaire.



Conforter les positions d'Amiens, capitale régionale, et de Creil, première gare picarde

Le projet « Roissy-Picardie » permet également à la Picardie de se doter d'une nouvelle porte internationale dont l'image sera associée à celles d'Amiens et Creil. Sur ce point, permettre une arrivée en plein cœur de l'agglomération amiénoise, en dehors de tous les avantages que cela comporte, notamment en termes de rabattement, n'est pas négligeable.

Conforter Amiens dans son rôle de capitale régionale, à travers une connexion efficace et performante au réseau à grande vitesse, contribue à renforcer la visibilité et l'attractivité de la Picardie dans son ensemble. Il s'agit aujourd'hui d'un critère déterminant pour prétendre concentrer des fonctions métropolitaines supérieures, et retenir ou attirer certaines catégories socioprofessionnelles. Le potentiel de création d'emplois est considérable.

Si la seule réalisation d'une infrastructure ne peut suffire à induire de nouvelles activités, Amiens apporte des garanties certaines. La première ville picarde constitue le principal pôle commercial et industriel régional et dispose d'ores et déjà d'équipements et de services de nature à contribuer à l'implantation d'activités nouvelles (technologiques, financières, universitaires, etc.).

L'enjeu est également important pour Creil. Ce projet renforce sa position et son rayonnement, et conforte les différents projets d'urbanisme qui émergent à sa périphérie.

Pour un accès rapide et performant des picard(e)s à la plateforme aéroportuaire de Paris Roissy-Charles de Gaulle

Améliorer les conditions de déplacements des salariés picard(e)s, à travers une desserte en transport en commun renouvelée

La Picardie, et plus particulièrement le Sud de la région, s'inscrit aujourd'hui dans la zone d'influence de l'Ile-de-France. C'est encore plus vrai pour la plateforme aéroportuaire de Roissy.

La part des salariés travaillant sur la plateforme et habitant en dehors de l'Ile-de-France est d'ailleurs en constante augmentation. Entre 2006 et 2007, les effectifs ont augmenté de 1.600 pour l'Oise (de

10.500 à 12.100), soit une croissance de 15.2%, quand celle-ci est de 6.8% pour la Seine-Saint-Denis et 5.8% pour le Val d'Oise. Il faut également tenir compte des habitants de l'Aisne et de la Somme à qui le projet pourra profiter.

La desserte de la plateforme en transports en commun n'est cependant pas adaptée. Les habitants du Sud de l'Oise partant de Creil effectuent un trajet de 1h10 pour rejoindre la plateforme compte tenu du passage obligé par la gare du Nord, alors que le temps de parcours en voiture hors congestion est d'environ 35 minutes. De fait, 90% des salariés picards utilisent leur voiture pour leurs déplacements quotidiens.

Des fausses alternatives :

Le raccordement entre la LGV Nord et la ligne Amiens-Laon à hauteur de Chaulnes, pour assurer la connexion de la Picardie au réseau à grande vitesse :

- fortes contraintes de capacité sur la LGV Nord ;
- risque de concurrence entre les TGV qui desserviraient Amiens, les TGV Paris-Nord Europe et les TGV province-province desservant Lille ;
- desserte TGV limitée à Amiens, pas de desserte de Creil et de son étoile ferroviaire.

L'utilisation du Barreau de Gonesse par un raccordement nord sur la ligne Paris-Creil, pour favoriser l'accès à Roissy :

- Faisabilité du raccordement Nord non avérée ;
- Un temps de parcours compris entre 40 et 50 min depuis la Picardie vers Roissy ;
- Une mixité RER D / TER Picardie facteur de difficultés d'exploitation.

Le Barreau de Gonesse a vocation à être dédié aux trains du RER D. Le principe de non mixité, garantissant la régularité de la desserte, est souhaité par les acteurs du transport en Ile-de-France.



Anticiper les mutations en cours et considérer la dimension sociale du projet

De manière générale, la question des déplacements des salariés travaillant sur la plateforme s'avère de plus en plus sensible. En 2008, les flux d'employés étaient évalués à 34 millions, soit presque autant que de passagers aériens (39 millions).

Avec l'augmentation et la diversification de l'activité autour de la plateforme aéroportuaire de Roissy, celle-ci tendant à développer ses fonctions de service et de logistique et ne plus être qu'une simple zone de transit, il est fort probable que les flux d'employés deviennent à terme plus importants.

Leur accessibilité à la plateforme constitue en cela un enjeu essentiel en termes d'activité. Les déplacements à l'intérieur de la plateforme méritent d'ailleurs d'être aménagés. Il s'agit d'un problème général, indépendant du projet « Roissy-Picardie », qui doit être solutionné.

Il serait actuellement déraisonnable de réaliser un projet de transport avec Roissy sans traiter de la question des déplacements de salariés. Surtout, ce serait négliger la dimension sociale du projet. S'il est évident que cette question réclame une réponse globale, et qu'aucun projet ne pourra solutionner le problème à lui seul, le projet « Roissy-Picardie » constitue sans aucun doute un premier niveau de réponse.

Conclusion

La nécessité d'améliorer l'accessibilité de la Picardie au réseau national et européen à grande vitesse n'est plus à démontrer. Il n'est pas concevable qu'une région ne compte qu'une seule gare d'arrêt TGV, déconnectée du réseau classique et située en dehors de toute agglomération. Il n'est pas acceptable qu'elle attende encore 30 ans pour disposer d'une desserte de qualité.

Favoriser l'accessibilité des salariés à la plateforme est aujourd'hui un objectif qui s'impose. Ce projet doit être l'occasion d'apporter une première réponse à la question de leurs déplacements. Il s'agit d'un enjeu social, mais aussi d'un enjeu économique.

Au regard de ces différents éléments, le CESR de Picardie soutient avec détermination le projet TGV+TER, ainsi que l'option de passage centrale qui apparaît comme la plus pertinente d'un point de vue environnemental et économique, et laisse la possibilité de desservir l'Ile-de-France.